



Υπηρεσία Τύπου και
Πληροφόρησης

Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΑΝΑΚΟΙΝΩΘΕΝ ΤΥΠΟΥ αριθ. 84/11
Λουξεμβούργο, 8 Σεπτεμβρίου 2011

Απόφαση στην υπόθεση C-120/10
European Air Transport

Τα κράτη μέλη μπορούν, καταρχήν, να καθορίζουν ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρούμενης στο έδαφος, τα οποία οι αεροπορικές εταιρίες πρέπει να τηρούν κατά τις υπερπτήσεις σε γειτνιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές

Εντούτοις, αν μια τέτοια ρύθμιση καταλήγει να αναγκάζει τις αεροπορικές εταιρίες να παραιτούνται από την άσκηση της οικονομικής τους δραστηριότητας, η θέσπισή της επιτρέπεται μόνον υπό τον όρο ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπει το δίκαιο της Ένωσης

Προκειμένου να περιορίσει τις ενοχλήσεις από τον θόρυβο που προκαλούν τα αεροπλάνα στους αερολιμένες της Ένωσης, η οδηγία 2002/30¹ επιτρέπει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν τους λεγόμενους «λειτουργικούς περιορισμούς». Οι λειτουργικοί αυτοί περιορισμοί μπορούν να θεσπιστούν μόνο σε περίπτωση υπέρβασης της πιστοποιημένης στάθμης θορύβου, μετρούμενης στην πηγή² — ήτοι στο αεροσκάφος αυτό καθαυτό.

Ο εθνικός αερολιμένας των Βρυξελλών (Βέλγιο) βρίσκεται στο έδαφος της Περιφέρειας της Φλάνδρας, αλλά τα αεροπλάνα που τον χρησιμοποιούν υπερίπτανται, σε χαμηλό ύψος, και της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης.

Αφορμή για την υπό κρίση υπόθεση αποτέλεσε ένδικη διαφορά μεταξύ, αφενός, της αεροπορικής εταιρίας European Air Transport (EAT) —ειδικευμένης στην αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων (όμιλος DHL)— και, αφετέρου, της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης (Βέλγιο) και του Collège d'environnement της εν λόγω Περιφέρειας.

Συγκεκριμένα, στις 19 Οκτωβρίου 2007 η αρμόδια περιφερειακή αρχή επέβαλε στην EAT διοικητικό πρόστιμο ύψους 56 113 ευρώ για υπέρβαση, κατά τις νυκτερινές ώρες, των ανωτάτων τιμών θορύβου που προβλέπει η νομοθετική ρύθμιση της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης. Σύμφωνα με την οικεία νομοθετική ρύθμιση, οι ανώτατες αυτές τιμές μετρώνται στο έδαφος.

Η αεροπορική εταιρία EAT άσκησε προσφυγή κατά της ανωτέρω αποφάσεως περί επιβολής προστίμου. Η εταιρία υποστηρίζει ειδικότερα ότι η οικεία νομοθετική ρύθμιση, η οποία βρίσκεται στη βάση των προσαπτόμενων σε αυτή παραβάσεων, αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης, διότι στηρίζεται σε ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρούμενης στο έδαφος (και όχι στην πηγή), πράγμα που είναι αντίθετο προς την οδηγία 2002/30.

Στο πλαίσιο αυτό, το Conseil d'État (Βέλγιο), το οποίο καλείται να αποφανθεί επί της διαφοράς, αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως. Το βελγικό δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο να διευκρινίσει αν η νομοθετική ρύθμιση της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτευούσης, η οποία προβλέπει την επιβολή κυρώσεων για τις ενοχλήσεις από τον θόρυβο που προκαλεί η εναέρια κυκλοφορία, μπορεί να θεωρηθεί ως «λειτουργικός περιορισμός»

¹ Οδηγία 2002/30 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 85, σ. 40).

² Πιο συγκεκριμένα, η οδηγία 2002/30 λαμβάνει, κατ' ουσίαν, υπόψη την πιστοποιημένη στάθμη θορύβου ενός αεροσκάφους. Το οικείο πιστοποιητικό θορύβου αεροσκάφους εκδίδεται με βάση μια θεωρητική καταγραφή των μετεωρολογικών, γεωφυσικών και λειτουργικών συνθηκών. Αυτή η καταγραφή λαμβάνει υπόψη παραμέτρους όπως η στάθμη της θάλασσας, η θερμοκρασία περιβάλλοντος, το επίπεδο υγρασίας, τα γνωστά χαρακτηριστικά του εδάφους, το ύψος του μικροφώνου, καθώς και η διαδρομή και τα στοιχεία πτήσης.

υποκείμενος στους όρους της οδηγίας 2002/30 και, ειδικότερα, στη μέθοδο που συνίσταται στη μέτρηση των ανωτάτων ορίων θορύβου στην πηγή.

Με τη σημερινή απόφασή του, το Δικαστήριο υπενθυμίζει, καταρχάς, ότι, για την αντιμετώπιση του θορύβου που προκαλείται από τα αεροσκάφη, η Ένωση χρησιμοποιεί τη μέθοδο της **ισορροπημένης προσέγγισης**. Η μέθοδος αυτή —η οποία καθορίστηκε από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ)— εμπεριέχει τέσσερις βασικές συνιστώσες και απαιτεί την προσεκτική αξιολόγηση των ποικιλόμορφων εναλλακτικών λύσεων για τη μείωση του θορύβου, μεταξύ των οποίων καταλέγονται η μείωση στην πηγή του θορύβου που προκαλούν τα αεροπλάνα, τα μέτρα προγραμματισμού και διαχείρισης των χρήσεων της γης, η εφαρμογή λειτουργικών διαδικασιών και η θέσπιση λειτουργικών περιορισμών για τη μείωση του θορύβου.

Αυτή η ισορροπημένη προσέγγιση στηρίζεται στην παραδοχή ότι οι λειτουργικοί περιορισμοί επιτρέπονται μόνο σε περίπτωση που οποιοδήποτε άλλο μέτρο διαχείρισης του θορύβου δεν κατέστησε δυνατή την επίτευξη των επιδιωκόμενων από την οδηγία 2002/30 σκοπών.

Συναφώς, το Δικαστήριο φρονεί ότι ο **«λειτουργικός περιορισμός»**, κατά την έννοια της οδηγίας 2002/30, **συνιστά μέτρο προσωρινής ή πλήρους απαγορεύσεως της προσβάσεως ενός αεροπλάνου σε αερολιμένα κράτους μέλους της Ένωσης**.

Επομένως, περιβαλλοντική νομοθεσία, όπως η επίμαχη εν προκειμένω, η οποία θεσπίζει ανώτατα όρια στάθμης θορύβου μετρουμένης στο έδαφος, τα οποία πρέπει να τηρούνται κατά τις υπερπτήσεις σε γεινιάζουσες με τον αερολιμένα περιοχές, **δεν συνιστά αυτή καθαυτή «λειτουργικό περιορισμό»**, δεδομένου ότι **δεν απαγορεύει την πρόσβαση στον οικείο αερολιμένα**.

Εν πάση περιπτώσει, το Δικαστήριο διευκρινίζει ότι, μολονότι η εφαρμογή μιας μεθόδου η οποία συνίσταται στη μέτρηση στο έδαφος του θορύβου που προκαλούν τα αεροσκάφη σε πτήση συνιστά στοιχείο μιας ισορροπημένης προσέγγισης, **εντούτοις, νομοθετική ρύθμιση σχετική με την προστασία του περιβάλλοντος, όπως η επίμαχη εν προκειμένω, δεν αποκλείεται, λόγω του οικείου οικονομικού, τεχνικού και νομικού πλαισίου, να έχει το ίδιο αποτέλεσμα όπως και η απαγόρευση προσβάσεως σε αερολιμένα**. Επομένως, **αν διαπιστωθεί ότι τα όρια που καθορίζει μια τέτοια νομοθετική ρύθμιση είναι τόσο περιοριστικά ώστε τελικώς να αναγκάζουν τους φορείς εκμεταλλεύσεως αεροσκαφών να παραιτούνται από την άσκηση της οικονομικής τους δραστηριότητας, η ρύθμιση αυτή θα ισοδυναμεί με απαγόρευση προσβάσεως και θα συνιστά, επομένως, «λειτουργικό περιορισμό»** κατά την έννοια της οδηγίας 2002/30. Κατ' ακολουθία, η θέσπιση μιας τέτοιας ρυθμίσεως είναι δυνατή υπό τον όρο ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις που επιβάλλει η οδηγία.

Στο βελγικό δικαστήριο εναπόκειται να εξακριβώσει αν τα μέτρα που θέσπισε η Περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτευούσης έχουν τέτοιο αποτέλεσμα.

Η προδικαστική παραπομπή παρέχει στα δικαστήρια των κρατών μελών τη δυνατότητα, στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς της οποίας έχουν επιληφθεί, να υποβάλουν στο Δικαστήριο ερώτημα σχετικό με την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης ή με το κύρος πράξεως οργάνου της Ένωσης. Το Δικαστήριο δεν αποφαίνεται επί της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου. Στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να επιλύσει τη διαφορά σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου. Η απόφαση αυτή δεσμεύει, κατά τον ίδιο τρόπο, τα άλλα εθνικά δικαστήρια που επιλαμβάνονται παρόμοιου προβλήματος.

Ανεπίσημο έγγραφο προοριζόμενο για τα μέσα μαζικής ενημερώσεως, το οποίο δεν δεσμεύει το Δικαστήριο.

Το [πλήρες κείμενο](#) της αποφάσεως είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα CURIA από την ημερομηνία δημοσιεύσεώς της

Επικοινωνία: Estella Cigna-Αγγελίδα ☎ (+352) 4303 2582